



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
20/2355-

Dato
28. oktober 2020

**Svar på representantforslag 24 S (2020-2021) fra
stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari
Elisabeth Kaski om å utarbeide en ny nasjonal sykkelstrategi**

Jeg viser til brev av 20. oktober 2020 hvor Transport- og kommunikasjonskomiteen ber om min vurdering av representantforslag 24 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari Elisabeth Kaski.

Representantene foreslår at regjeringen legger frem en stortingsmelding om en nasjonal sykkelstrategi. Her følger min vurdering av forslaget.

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk og beskriver mål og strategier for utvikling av det samlede transportsystemet. Regjeringen tar sikte på å legge fram ny NTP for 2022-2033 til våren. NTP skal bidra til effektiv bruk av virkemidler og styrket samspill mellom transportformene. Det er gjennom NTP at de nasjonale hovedgrepene for blant annet økt sykling presenteres. I de største byområdene iverksettes den nasjonale satsingen på gang-, sykkel- og kollektivtiltak gjennom byvekstavtalene, som er gjensidig forpliktende avtaler mellom kommuner, fylkeskommuner og stat.

Det foreligger i dag mye kunnskap om hva som skal til for å øke sykkelbruken. Flere studier konkluderer med at god sykkelinfrastruktur, drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg og trygg sykkelparkering er viktige tiltak for å øke sykkelbruken. Samtidig vil effekten av tiltakene variere avhengig av bl.a. befolkningssammensetning, topografi og sykkelkultur. Det som virker ett sted, trenger ikke nødvendigvis å virke like godt et annet sted.

Virkemidlene for å få flere til å sykle og gå er i stor grad lokale – trygge skoleveier, gang- og sykkelanlegg på lokale veier og en arealplanlegging som tilrettelegger for sykling og gåing. Det er kommunene og fylkeskommunene som har mest lokalkunnskap. Nasjonalt

tilrettelegges det for økt sykkelbruk ved at det brukes midler på god sykkelinfrastruktur på statlige veier. Gjennom byvekstavtalene og belønningsavtalene åpnes det også for å bruke statlige midler til gang- og sykkelvei på lokale veier.

Det er inngått byvekst-/bymiljøavtaler i Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og på Nord-Jæren. I perioden 2019-2029 skal staten bidra med 15,7 mrd. kroner til kollektivtrafikktiltak og tiltak for gående og syklende langs riksvei (programområdemidler), og 12,3 mrd. kroner i belønningsmidler gjennom avtalene. En stor del av programområdemidlene går til sykkelvei, og belønningsmidlene kan også gå til slike tiltak etter lokal prioritering.

Tromsø, Kristiansandsområdet, Buskerudbyen, Grenland og Nedre Glomma er også aktuelle for byvekstavtaler, og har per i dag avtale om belønningsmidler. Gjennom belønningsavtalene bidrar staten med midler som kan gå til tiltak for å øke sykkelbruken etter lokal prioritering.

Potensialet for økt sykkelbruk er størst i de største byområdene og det er her det blir brukt mest statlige midler. Det brukes imidlertid også midler til investering og drift av sykkelanlegg langs riksveier i øvrige deler av landet.

Fylkeskommunene og kommunene har i større grad ansvar for tilrettelegging for sykkel etter regionreformen og avviklingen av sams veiadministrasjon. Det er utfordringer knyttet til at mange aktører er involvert på området. I byområdene som har byvekstavtale eller belønningsavtale er det etablert gode arenaer for samarbeid. Alle de ni byområdene som har eller er aktuelle for byvekstavtaler har lokale sykkelstrategier, tiltaksplaner og/eller planer for utbygging av sykkelveinettet. Dette gjelder også flere av de mindre byområdene.

Det er viktig at det lages lokale og regionale strategier som er tilpasset det enkelte byområde og region. Det vil også bidra til en effektiv ressursbruk innenfor rammene av den nasjonale transportpolitikken som fastsettes i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan.

Som jeg tidligere har redegjort for er det gjennom NTP at de nasjonale hovedgrepene for blant annet økt sykling presenteres. Her vil det derfor være naturlig at regjeringen kommer med sine vurderinger knyttet til satsing på tilrettelegging for syklist.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

Kopi
Statens vegvesen